195 P ☒ NP ☐ DM31

Projet de prolongement de l'axe du Vallon

Québec 6211-06-0b4

MÉMOIRE
DU CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT

AUDIENCES PUBLIQUES
DU BUREAU
D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

CONCENANT LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LA VILLE DE QUÉBEC

MAI 2004

MÉMOIRE
DU CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT

AUDIENCES PUBLIQUES
DU BUREAU
D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

CONCENANT LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LA VILLE DE QUÉBEC

MAI 2004

NOTE : *LA PRÉSENTE OPINION ÉMISE AU NOM DU CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT EST SANS PRÉJUDICE AUX DROITS ANCESTRAUX ET DE TRAITÉ OU DE TOUT AUTRE DROIT DE LA NATION HURONNE-WENDAT ET DE SES MEMBRES.*

CONTEXTE

Le projet de prolongement de l'axe Du Vallon fait partie de la mémoire collective des membres de la Nation huronne-wendat depuis plus de trente (30) ans. En effet, les plus vieux parmi nous se souviennent de l'expropriation des terrains prévus au projet qui, pour certains, a touché un ami, un parent. Les Hurons-Wendat ont, depuis cette époque, souhaité que *l'autoroute Du Vallon* se prolonge jusqu'au boulevard Bastien afin de faciliter leurs déplacements quotidiens vers la ville et les grands pôles commerciaux ou encore leur lieu de travail situé plus au sud.

Ce souhait de prolonger *l'autoroute Du Vallon* vers Wendake signifie aussi pour les Hurons-Wendat la création d'un lien direct pour Wendake. Ce lien autoroutier signifie un plus grande achalandage de touristes, de consommateurs ainsi qu'un développement commercial rappelant les plus belles années où le boulevard Bastien et la rue Racine étaient les pôles commerciaux de la région nord-ouest de la région de Québec.

Cependant, les Hurons-Wendat désirent un projet qui garantira à long terme une efficacité du transport et non un simple déplacement des problèmes de circulation rencontrés sur le boulevard St-Jacques, notamment, et un projet qui respectera les orientations que le gouvernement a retenues en 2002 pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec en matière d'aménagement du territoire, notamment la qualité de vie, la mise en valeur des milieux naturels et une vision rassembleuse du développement économique.

WENDAKE ET LES WENDATS AU QUOTIDIEN

Pour les Hurons-Wendat, le prolongement de Du Vallon représente la solution tant espérée aux problèmes quotidiens de transport. En effet, pour cette partie de la banlieue nord-ouest de la ville de Québec, aucune autoroute ne dessert adéquatement le flot quotidien de voitures. Même les circuits du réseau de transport en commun sont considérés peu efficaces par les usagers.

Mise en situation :

- Le boulevard St-Jacques est très congestionné aux heures de pointe. Selon les données présentées en audiences publiques, on estime à environ 1050 véhicules/heures la densité de voitures qui empruntent cet axe (audiences du BAPE, 6 mai en soirée). Une densité nettement supérieure à la capacité de fluidité de cette route. D'ailleurs, monsieur Jean-Pierre Côté, un résidant tout près de Wendake qui emprunte quotidiennement St-Jacques pour se rendre à l'Université Laval, a mesuré pendant trois mois (février à avril) le temps nécessaire à parcourir la distance entre l'Église de Wendake sur Bastien et l'intersection de Lebourgneuf et Du Vallon. Selon lui, il faut en moyenne 25 minutes pour parcourir cette distance en période d'heure de pointe alors que la même distance nécessite en moyenne 10 minutes en dehors des heures de pointe.

- Pour les usagers, le boulevard St-Jacques porte aujourd'hui bien son nom de *Rang de la misère*, soit une appellation utilisée au début du siècle par ceux qui empruntaient ce rang depuis Québec jusqu'à la région nord qui signifiait que les terres étaient peu généreuses et la vie y était difficile.

- Utiliser le transport en commun pour aller au centre-ville ou à Ste-Foy est peu prisé par les Hurons-Wendat. En effet, seuls les résidents de *l'extrémité sud* de la réserve, soit les résidents du Vieux-Wendake, près du boulevard Bastien sont desservis par des circuits d'autobus. Cependant, plus de 70% des Hurons demeurent dans la partie nord de la réserve. Le nord de la réserve est caractérisé par de jeunes familles alors que la partie du Vieux-Wendake est plutôt caractérisée par des personnes plus âgées, soit une clientèle qui utilise très peu le transport en commun.

Tableau 1. Les deux principaux axes de déplacements des Hurons-wendat en autobus ainsi que les temps nécessaires à ces déplacements.

	Wendake-Colline parlementaire		**Wendake-Ste-Foy (Place Laurier)**	
	Autobus	**Voiture**	**Autobus**	**Voiture**
Heure de pointe avec express	(271 ou 273) 40 min	40 min	(387) 40 min[2]	30 min
Heure de pointe sans express	(72 + 800 ou 801)[1] 80 min		(87) 60 à 70[2] min	
Heures normales	(72 + 800 ou 801)[1] 60 min	20 min	(87) 40 à 50[2] min	20 min

Les (chiffres) indiquent le numéro du parcours du réseau de transport en commun.

[1] Un transfert est nécessaire; le temps indiqué supose aucune attente au transfert.

[2] signifie qu'environ 10 minutes de marche est ajouté pour parcourir la distance entre l'Église de Wendake et l'arrêt situé à l'intersection de la rue Caron et Racine.

Bien que difficilement comparables en raison des points de départ et d'arrivée différents, les durées de transport présentées par les promoteurs lors des audiences (Document DA34) sont nettement inférieures aux temps réels (i.e. ceux vécus par les wendat).

- Un commerce touristique bien connu de Wendake reçoit en saison forte plus de 30 autocars par jour. Ces autocars doivent emprunter l'autoroute Laurentien, emprunter la sortie de la Faune à Charlesbourg, traverser le secteur de St-Émile, puis emprunter la rue Max Gros-Louis dans le quartier résidentiel de Wendake pour enfin atteindre le commerce. Ce détour de plusieurs kilomètres qui nécessite de circuler dans des quartiers résidentiels et risque de provoquer des accidents potentiels avec les résidents et les autres utilisateurs.

- Le parc industriel au nord de Wendake reçoit aussi son lot de véhicules lourds. En effet, environ une trentaine d'entreprises sont concentrés à cet endroit. Celles-ci importent et exportent des marchandises qui empruntent quotidiennement le chemin décrit au point précédent. Pour rediriger ces véhicules lourds, le Conseil de la Nation huronne-wendat a planifié de construire un chemin de contournement à l'extrémité nord de la réserve qui aboutira sur le boulevard de la Colline, soit justement la route qui servira de prolongement au futur boulevard Du Vallon.

- Une personne qui désire venir à nos commerces, nos résidences et nos bureaux administratifs doit se référer à de nombreux repères tout au long de son chemin si elle veut retourner chez-elle sans se perdre. L'image est peut-être exagérée mais elle décrit bien la difficulté avec laquelle le profane doit composer. Pour le touriste qui arrive par le Pont Pierre-Laporte, la tâche est colossale. Deux options s'offrent à lui : A) Utiliser de la Capitale, Laurentien et le trajet décrit ci-haut soit un détour de quelques dizaines de kilomètres sur des axes routiers souvent très chargés. B) se préparer mentalement au labyrinthe fou soit de continuer sur Henry IV, sortie Ste-Geneviève puis à droite, à gauche au feu, 2e feu à gauche sur Verret, prochaine à gauche sur Mgr. Cook, prochaine à droite sur des Étudiants, prochaine lumière à droite sur Valcartier, prochain arrêt à droite sur de la Rivière, prochain feu vous êtes enfin à Wendake sur Max Gros-Louis. Vous-êtes vous trompé?

- Les Hurons se sont installés à Wendake en 1697. Ce village représentait le lieu de colonisation le plus au nord de la ville de Québec. À l'époque, les villes de Val-Bélair, lac St-Charles, Charlesbourg, Neufchatel n'étaient même pas dans l'imaginaire des gens. Pourtant, Wendake a vu naître ces villes et les axes routiers nécessaires à leur développement. Ces villes se sont consolidées et développées autour de Wendake, pendant que cette dernière entassait ses membres sur un bout

de terrain de 1 mi^2. Aujourd'hui, le portrait est très net : le Vieux-Wendake avec ses rues étroites, ses terrains minuscules et son manque d'accès alors que la banlieue nord jouit de résidences bâties sur de grands terrains, des routes d'accès faciles, des boulevards urbains et même des autoroutes. Depuis l'agrandissement de la réserve dans les années soixante-dix, le portrait à changé au nord de la réserve mais le développement routier demeure le même et les problèmes de circulation sont de plus en plus réels.

- Toujours à une certaine époque, la rue Racine à Loretteville et le boulevard Bastien étaient deux axes commerciaux majeurs dans la partie nord de la région de Québec. Aujourd'hui, ces rues ne sont pas l'ombre de ce qu'elles étaient autrefois. Un phénomène pourtant criant dans la plupart des vieilles villes de la région (Beauport, Charlesbourg, Ancienne-Lorette, etc.). Un jeune projet de relance de la rue Racine essaie de contrer ce phénomène sans encore avoir concrètement pu redonner ce nouveau souffle. À Wendake, c'est un total de 18 millions qui est et sera investi dans le Vieux-Wendake afin de faire revivre cette artère et ses commerçants. Encore une fois Du Vallon serait bienvenue pour canaliser une nouvelle clientèle et ainsi contrer le développement de pôles commerciaux « à grande surface ». La ville de Québec doit être consciente de ce phénomène et cesser la planification de ce type de pôles commerciaux, trop souvent caractérisé par des entreprises richissimes et d'origine étrangères qui font mal à nos entreprises locales.

LE PROJET DE PROLONGEMENT DE DU VALLON TEL QUE PROPOSÉ : UNE ANALYSE

Un document intitulé *Des orientations claires pour assurer une planification optimale du territoire de la* Commission de la Capitale- nationale (CMQ) a été déposé par les promoteurs aux audiences du BAPE en mai 2004. D'entrée de jeu, on présente la caractère remarquable de la région métropolitaine de Québec et on rapporte que **ces orientations consistent à assurer le plein rayonnement de la Capitale-nationale et de la région métropolitaine de Québec et à valoriser son cadre bâti et naturel distinctif**.

Dans ce document, **on veut gérer l'urbanisation avec une vision d'ensemble et selon une approche intégrée**. De plus, ce document cadre parfaitement avec les *orientations que le gouvernement a retenues en 2002 pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, en matière d'aménagement du territoire*. En ce sens, voici donc les grandes orientations présentées dans le document de la CMQ :

1. Offrir un milieu de vie diversifié et de qualité.
2. Réaliser une planification des transports et de l'aménagement du territoire..., qui donnent priorité au transport en commun.
3. Assurer l'émergence d'une vision commune et rassembleuse du développement économique entre les multiples partenaires rassemblés.

4. Accélérer la mise en valeur des potentiels naturels....selon une approche intégrée qui permette de diversifier et d'accroître leur contribution au développement socioéconomique et à la qualité de vie de la population.
5. Préserver la qualité de l'environnement, assurer le maintien de la biodiversité et contribuer à la réhabilitation des secteurs et des éléments naturels perturbés.

Les promoteurs du projet de prolongement de Du Vallon en boulevard urbain, soit le ministère des Transports et la Ville de Québec ont présenté un projet dont il manque plusieurs composantes essentielles d'une solution urbaine réfléchie, planifiée, à toute épreuve et innovatrice, tel que promu par les orientations de la CUQ.

Nous avons recueilli quelques éléments lors des audiences du BAPE du 4 au 6 mai 2004 qui, parfois laissent à penser à un manque de rigueur, une mauvaise planification ou encore des incongruités avec des orientations municipales, provinciales et internationales déjà connues. Il est facile à ce moment de critiquer un projet, de le remettre en question sans toutefois apporter de solutions de rechange ou d'amorcer un débat constructif. **Des problèmes de circulation existent pour une bonne partie des résidents nord de la ville, dont ceux de Wendake et Du Vallon est probablement la solution à ces problèmes. Nous voulons ici apporter des propositions qui feront que Du Vallon devienne la meilleure solution pour le futur.**

> Nous proposons donc de mettre à l'épreuve chacune des orientations du document de la CUQ et nous nous efforcerons d'apporter des suggestions et des recommandations afin de bonifier le projet et ainsi le rendre optimal pour ses usagers futurs.

A. Étalement urbain

En rapport avec l'orientation **1-Offrir un milieu de vie diversifié et de qualité** de la CMQ, beaucoup de discussions ont porté sur l'étalement urbain. Malheureusement, aucune définition claire et précise de ce qu'est l'étalement urbain n'a pu être retenue. Ce qui est clair c'est qu'en 1697, il existait la ville de Québec, Wendake au nord et quelques bourgades isolées les unes des autres. Entre elles, de la forêt, des friches, des champs. Il est clair ,selon nous, que l'étalement urbain n'est pas seulement une expansion et une perte de milieux naturels qui se produit au pourtour d'une ville. C'est aussi la perte de milieux et de territoires plus centraux (i.e. le remplissage de trous de beignes) d'une ville.

Aux audiences du BAPE du 5 mai 2004, monsieur Maurice Lebrun, porte-parole du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, présentait les orientations que le gouvernement a retenues en 2002 pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec en matière d'aménagement du territoire. Une de ces orientations est de « Consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation existants – donc étalement urbain zéro – et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les

secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services de base, en préservant les boisés et les milieux sensibles. » Ces orientations ont été élaborées en collaboration avec une vingtaine de ministères et organismes (BAPE, Audience du 5 mai 2004).

Le projet tel que proposé va justement à l'encontre de ce principe d'étalement urbain puisqu'il prévoit la construction d'environ 5 800 logements à proximité de Du Vallon dans des secteurs naturels en régénération caractérisée par des friches et de jeunes arbres, remplaçant ainsi les champs autrefois cultivés.

Finalement, pensons aux malheureuses conséquences qu'aurait eu la perte des Plaines d'Abraham si elles avaient été remplacées au profit de stationnement, commerces, immeubles à bureaux ou résidences à la première occasion venue? Aujourd'hui, les Plaines sont un joyau pour la ville et les résidents qui savent en profiter.

> **Recommandation** : De manière à respecter les orientations gouvernementales pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec de manière à consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation existants – donc étalement urbain zéro – et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà pourvus d'équipements, nous recommandons de conserver les milieux naturels existants et de ne pas prévoir de développement résidentiel dans ces milieux.

B. Planification des nouveaux lotissements résidentiels

Selon le document intitulé *Planification des nouveaux lotissements résidentiels* déposé au BAPE par la Ville de Québec l'identification de zones pouvant être loties ont été présentées. Ces zones ont été déterminées à partir d'une série de critères répondant aux règlements d'urbanisme de la Ville de Québec. Ces critères sont :

- Le périmètre d'urbanisation
- La présence du transport en commun
- La présence des réseaux d'aqueduc, d'égout et pluvial
- La présence de milieux naturels
- La présence d'équipements récréatifs

Rappelons que le besoin est des 30 000 nouveaux logements d'ici 2021 pour l'ensemble de la ville de Québec (Audiences publiques BAPE 4 mai 2004). Toujours selon le document *Planification des nouveaux lotissements résidentiels*, un total de 60 000 logements résidentiels potentiels ont été identifiés sur l'ensemble du territoire, selon une estimation très conservatrice (Audiences publiques BAPE 6 mai), ce qui dépasse largement la demande de la croissance démographique prévue. Ces logements sont

disponibles selon les moyens suivants (note, les moyens sont présentés en ordre de priorité, Audiences publiques BAPE 6 mai) :

- Terrains vacants déjà desservis
- Secteurs en redéveloppement
- Recyclage et agrandissement de secteurs
- Augmentation de la densité de certains secteurs
- Nouveaux lotissements

De plus, la Ville de Québec a identifié les zones 1 et 2 (soit l'aire centrale de la Ville de Québec) comme étant les périmètre d'urbanisation priorisés pour le lotissement (voir *Planification des nouveaux lotissements résidentiels* pour une définition claire du zonage). Les promoteurs ont identifié un potentiel de 13 720 logements potentiels dans les zones prioritaires 1 et 2 (Serge Bédard Audiences publiques du BAPE du 6 mai).

Le projet de prolongement de Du Vallon, tel que proposé, ne cadre pas avec le document *Planification des nouveaux lotissements résidentiels* présenté par la ville de Québec. En effet, voici quelques éléments contradictoires avec le document :

- Le projet prévoit la construction d'environ 5 800 logements à proximité de Du Vallon dans des secteurs majoritairement dépourvus de tout service d'égout, d'aqueduc etc.
- On ne construit que de nouveaux lotissements, aucun terrain déjà desservis, en recyclage ou en redéveloppement.
- Ce développement urbain entraînerait des coûts dépassant 30 millions pour se brancher aux réseaux existants et apporter les services aux résidences.
- De nouveaux circuits de transport en commun seront à créer, les anciens seront à revoir. (Voir aussi la section D pour d'autres incongruités).
- On transforme des milieux naturels (Voir les sections A et E pour plus de détails).
- Le projet de lotissement parallèle à Du Vallon se situe dans la zone 3, soit une zone non priorisée par la Ville de Québec.

À la lumière de la démonstration précédente, le projet de prolongement de Du Vallon, tel que déposé, ne cadre pas non plus avec les orientations de la CMQ soit les orientations **4- Accélérer la mise en valeur des potentiels naturels....selon une approche intégrée qui permette de diversifier et d'accroître leur contribution au développement socioéconomique et à la qualité de vie de la population.**

Finalement, nous avons été très surpris d'apprendre en audiences publiques que le développement de nouveaux axes routiers répondant à des préoccupations politiques plutôt que de répondre à une démarche réfléchie, planifiée et répondant à des orientations précises. En effet, selon monsieur Luc Bergeron de la Ville de Québec : « Si vous parlez

de développement de réseau routier, donc l'ajout de nouvelles voies, de nouvelles autoroutes, de nouvelles routes d'accès, je vous répondrais que les critères, ils sont d'abord politiques. »

> **Recommandation** : Puisqu'il a été démontré que le développement résidentiel prévu au prolongement de Du Vallon ne cadre pas ave le document *Planification des nouveaux lotissements résidentiels* de la Ville de Québec et que les 5 800 logements proposés peuvent être facilement localisés dans les zones prioritaires 1 et 2 de la Ville de Québec, nous proposons d'abandonner tout développement résidentiel dans le secteur et qu'un moratoire sur cette même construction résidentielle soit appliqué même quelques années après la constuction de Du Vallon afin d'évaluer le niveau de circulation du futur boulevard.
>
> **Recommandation** : De plus, nous demandons à ce que le développement routier de la Ville de Québec réponde aux documents de planification et d'orientation déposé par la Ville de Québec et le gouvernement du Québec plutôt qu'à des critères politiques spontanés, tels qu'énoncés par les représentants de la Ville de Québec lors des audiences du BAPE .

C. Pistes cyclables

Le projet propose une piste cyclable tout au long de Du Vallon. Pourtant *il existe déjà deux pistes cyclables*, l'une sur St-Jacques et l'autre, sous l'emprise du réseau hydoélectrique soit à environ 1 km à l'est et l'ouest du futur prolongement. Le secteur est donc déjà très bien desservi en pistes cyclables. Des participants aux audiences ont suggéré de remplacer les feux de circulation sur le futur boulevard par des carrefours giratoires. Les promoteurs ont signifié que les carrefours giratoires n'étaient pas compatibles avec les cyclistes. Pourtant, en Europe en général et aux Pays-Bas en particulier, les carrefours giratoires sont omniprésents et ce pays compte justement la plus grande densité de cyclistes d'Europe (ministère des Transports, comm. pers.)

> **Recommandation** : Éliminer la piste cyclable prévue au projet et analyser à nouveau la possibilité d'implanter des carrefours giratoires afin de faciliter davantage la fluidité des voitures sur le futur boulevard.

D. Voie réservée au transport en commun

En rapport avec l'orientation **2- Réaliser une planification des transports et de l'aménagement du territoire..., qui donne priorité au transport en commun**, le projet propose de réserver deux voies au transport en commun entre Lebourgneuf et Chauveau. Cependant, aucune voie n'est réservée entre Chauveau et Bastien. Rappelons que le projet a comme objectif de : 1) d'accroître l'efficience du réseau routier régional et local et 2) de respecter l'environnement et les principes de développement durable.

L'autobus répond justement à ces deux principes. Cependant, l'efficacité du transport en commun est très questionnable du fait que la densité de population qui utilisera l'autobus est justement dans la partie nord du boulevard, soit là où aucune voie réservée n'est prévue.

Dans son mémoire intitulé *Mémoire sur l'avenir du transport en commun à Québec*, la CMQ propose certaines recommandations comme par exemple :

- Favoriser d'abord l'amélioration des transports en commun dans les zones véritablement urbanisées et, ainsi, favoriser la densification progressive des corridors actuels en relation avec l'amélioration des services.
- Redéployer la croissance future du développement immobilier le long des grands axes structurants dûment identifiés dans les plans d'urbanisme locaux, et les orientations gouvernementales en matière d'aménagement.
- Mettre en place un ensemble de mesures visant à mettre fin au sous-financement du transport collectif.

Nous avons aussi appris lors des audiences du BAPE que le Canada est le seul pays du G7 à ne pas financer le transport en commun.

À la lumière de ces informations voici nos recommandations.

Recommandation : Prévoir, dès la construction de la partie nord du boulevard Du Vallon, des voies réservées aux autobus.

Recommandation : Revoir les circuits de transport en commun de la région nord-ouest de la Ville de Québec pour augmenter leur efficacité et instaurer un corridor Métrobus nord-sur le long du boulevard de L'ormière pour ainsi rejoindre l'axe est-ouest de Ste-Foy.

Recommandation : Sensibiliser les gouvernements provinciaux et fédéraux que contrairement à nos camarades du G7, nous sommes le seul pays qui ne finance pas le transport en commun, allant ainsi à l'encontre de notre engagement à L'Accord de Kyoto qui vise à la réduction des gaz à effets de serre.

E. Les milieux naturels touchés dont le Parc de l'escarpement

Le projet de prolongement du boulevard Du Vallon scindera le parc de l'escarpement en deux sections distinctes. Ceci représente une menace à l'intégrité de ce boisé sans statut légal mais qui pourtant est d'intérêt pour les résidents et pour les espèces d'arbres présentes (frêne, orme, noyer, etc.). Heureusement, les promoteurs garantissent que des 1,62 ha de forêts qui seront perdues, aucune essence d'intérêt ne sera perdue. De plus, le parc sera agrandi d'environ 7 ha pour un gain net d'environ 5 ha.

Le projet prévoit la construction de résidences dans un milieu naturel en régénération, soit un milieu caractérisé par des friches et de jeunes forêts. Ces milieux sont le résultat de l'abandon de l'agriculture dans ce secteur et de la recolonisation naturelle des essences potentiellement présentes. Justement, nous sommes-nous questionnés à savoir quel était le portrait du milieu avant l'époque de culture? Probablement une forêt similaire à celle présente dans le parc de l'escarpement, soi une forêt qui a échappé au défrichement en raison de son inaccessibilité. Ce milieu représente aujourd'hui un milieu de vie naturel au cœur de la ville de Québec ayant une valeur significative. Ces fiches sont probablement le seul endroit *au cœur de la Ville* de Québec où l'on peut facilement observé les oiseaux de proie (busard St-Martin, crécerelle d'Amérique, petite buse, chouette rayée, harfang des neiges, etc.), des espèces qui utilisent justement des milieux ouverts. Peu de grandes villes en Amérique du Nord peuvent se vanter d'une telle opportunité.

Ces espaces verts ont une valeur. Justement les représentants des ministères de la Santé et des Services sociaux et de l'Environnement ont clairement dit en audience que les espaces verts sont importants pour la santé des gens et qu'il est important pour les villes de préserver leurs espaces verts (Philippe Guerrier, Nancy Bernier audiences du BAPE du 5 mai). À ce sujet, un entrepreneur en résidences familiales vendait ses maisons du quartier les Mesnil sous le slogan « Le Mesnil, la campagne en ville » dans les années 80.

Finalement, le prolongement de Du Vallon nécessitera la construction d'un viaduc au-dessus de la rivière Du Berger à l'endroit même où des frayères d'omble de fontaine sont observées, soit une espèce de poisson très susceptible à la qualité de l'eau pour sa survie. Les promoteurs nous garantissent qu'ils ont une grande expertise dans la conservation de ces milieux naturels de grande valeur. Cependant, le développement urbain associé au projet prévoit des modifications dans la perméabilisation du milieu. Madame Nancy Bernier du ministère de l'Environnement du Québec a mentionné que « en imperméabilisant plus de 25% d'une surface, on note une diminution significative de la qualité des cours d'eau » (Audiences du BAPE du 6 mai2004). Alors même si toutes les précautions sont prises au niveau du viaduc, aucune garantie ne peut être envisageable sur la qualité de l'eau une fois le plein développement réalisé.

> **Recommandation** : De manière congruente avec l'orientation **4-Accélérer la mise en valeur des potentiels naturels....selon une approche intégrée qui permette de diversifier et d'accroître leur contribution au développement socioéconomique et à la qualité de vie de la population** de la CMQ, nous recommandons de conserver les milieux naturels existants et de ne pas prévoir de développement résidentiel dans ces milieux.

> **Recommandation** : De manière à répondre à l'orientation **5-Préserver la qualité de l'environnement, assurer le maintien de la biodiversité et contribuer à la réhabilitation des secteurs et des éléments naturels perturbés** de la CMQ, nous proposons de réhabiliter et mettre en valeur les milieux naturels en recolonisation pour le bien des résidents locaux en environnant et de manière à ce que *le cœur de la Ville de Québec* soit le symbole d'un cœur en santé.

F. Le futur

Lors des audiences publiques du BAPE, plusieurs questions ont notamment touché au portrait futur de la circulation une fois le projet terminé, c'est-à-dire une fois le boulevard Du Vallon construit et le plein développement résidentiel annexé au projet. Ces questions sont d'une importance capitale pour les Hurons-Wendat car, tel que stipulé lors des audiences publiques, « la communauté huronne-wendat attend depuis trente (30) ans et désire une solution au problème routier à long terme » (Louis Lesage, audiences du BAPE, 6 mai 2004). L'appui au projet par la communauté de Wendake dépend justement de ce portrait futur. Voici quelques questions qui ont été posées lors des audiences.

Question 1 : à quelle période, dans les projections temporelles et dans les estimations que vous avez faites, en présence de l'axe du Vallon, la densité de trafic sur Saint-Jacques serait semblable à celle que l'on retrouve aujourd'hui?

Tableau 2. Voici un résumé des densités de voiture/heures avant et après le prolongement de Du Vallon (incluant le plein développement)

	St-Jacques (Maintenant)	**St-Jacques (avec Du Vallon construit)**	**Du Vallon (plein développement)**	**Bastien (Maintenant)**	**Bastien (Plein développement**
Densité de voitures (v/h)	1050	650	2 630 (matin) 3 100 (soir)	500	640
Niveau de service	D		D		
Remarque	Congestions aux heures de pointe	Fluidité acceptable	Débit de 41 900 véhicules par jour (i.e. similaire au boul. Laurier	Écoulement acceptable en période de pointe	Possibilité de congestion. Accès difficiles à partir des routes étroites du Vieux Wendake

Question 2 : en quoi le projet présenté viendra répondre à l'objectif premier, soit d'accroître l'efficience du réseau routier régional et local? Bref, combien faudra-t-il de temps pour franchir la distance séparant l'Église de Wendake et l'intersection Lebourgneuf et Du Vallon? (Sachant qu'un usager doit traverser un total de 11 feux de circulation et arrêts-stop actuellement et que le projet présenté prévoit aussi 11 feux et arrêts-stop)

Tel que présenté dans la section *Wendake et les wendats au quotidien*, monsieur Jean-Pierre Côté, un résidant tout près de Wendake emprunte quotidiennement St-Jacques pour se rendre à l'Université Laval. Il a mesuré pendant trois mois (février à avril) le temps nécessaire à parcourir la distance entre l'Église de Wendake et l'intersection de Lebourgneuf et Du Vallon. Selon ses estimés, il faut en moyenne 25 minutes pour parcourir cette distance en période d'heure de pointe alors que la même distance nécessite en moyenne 10 minutes en dehors des heures de pointe.

Il est par conséquent logique de croire que le portrait futur de la circulation une fois le projet terminé *et le plein développement réalisé*, ne sera pas différent de la fluidité actuellement rencontrée sur St-Jacques. Les niveaux de services actuels sur St-Jacques et sur Du Vallon sont d'ailleurs similaires (voir tableau 2). À ce plein développement, nous pouvons aussi supposer une demande induite importante avec la création du prolongement de Du Vallon (Washington Post 2001) en additionnant des véhicules qui utilisaient Henry IV et Laurentien dans le passé pour se rendre au centre-ville, des véhicules provenant du développement domiciliaire de Lac-St-Charles, Valcartier, Loretteville, Wendake, bref, la limite nord de la Ville de Québec.

Le ministère des transports n'a pas d'outils pour mesurer les temps de parcours futurs et par conséquent, ne peut prédire s'il y aura un gain significatif dans le futur.

Question 3 : pouvez-vous garantir aux résidents de Wendake et aux autres utilisateurs du nord-ouest que le bouchon quotidien, rencontré sur Saint-Jacques, ne se retrouvera pas sur Bastien ou sur de la Rivière dans le futur?

Selon les promoteurs, le nombre de véhicules passera 500 à 640 v/h, soit une augmentation de plus de 20%. Cette artère, particulièrement dans Wendake, est déjà très étroite et ne pourra être élargie. En effet, ce site fait partie du patrimoine historique de la région de Québec et plusieurs millions ont et seront investis pour son embellissement et sa mise en valeur. Actuellement, il est déjà difficile pour les résidents de Wendake d'emprunter Bastien à partir des routes d'accès étroites du Vieux-Wendake.

Cette augmentation va dans le même sens que des articles déposés aux audiences qui rapportent que la construction de nouveaux boulevards en réponse à des problèmes de congestion ne font que déplacer cette congestion en périphérie du nouveau boulevard, soit sur les accès secondaires, comme Bastien (Washington Post, 2001, The New York Times, 2000). De plus, selon un article du journal *Les Affaires*, que les problèmes de congestion routière ont occasionnés une augmentation des coûts de 54% depuis cinq ans (Les Affaires, mai 2004)

Recommandation : À la lumière des réponses peu satisfaisantes aux questions par les promoteurs sur le portrait futur de la circulation une fois le projet terminé, (boulevard Du Vallon construit et plein développement résidentiel), *il apparaît que* **le projet ne répondra pas au problème fondamental identifié dans l'étude d'impact, soit d'accroître la fluidité parce qu'il y a trop de congestion actuellement** sur St-Jacques et les autres axes d'accès. Nous proposons donc **d'appliquer le principe de précaution** (de reconnaître et de remédier à l'ignorance, au manque d'information) et par conséquent, de **ne pas réaliser le plein développement résidentiel** proposé dans le projet. Bref, il serait sage de construire Du Vallon pour décongestionner le secteur mais attendre pour construire le développement résidentiel.

D'autres villes ont des axes autoroutiers avec très peu ou aucune accès qui relient deux centres urbanisés (ex. Vancouver et Delta, Toronto, etc.). Ces axes permettent des déplacements rapides entre deux centres et traversent des milieux très peu peuplés.

CONCLUSION

Nous croyons avoir pu démontrer que le prolongement du boulevard Du Vallon tel que présenté par les promoteurs ne répond pas aux orientations de la CMQ et du gouvernement provincial pour différentes raisons. Les problèmes le plus apparents nous semblent le développement urbain associé au prolongement du boulevard et le développement socio-économique des quartiers nord-ouest, particulièrement organisés autour de Bastien et Racine. La partie développement résidentielle du projet altère considérablement les objectifs de conservation du milieu et de la biodiversité, de la qualité de vie des résidents et surtout de fluidité future sur Du Vallon et ses axes d'accès.

Les promoteurs ont fait preuve d'un manque de rigueur en omettant des avis significativement importants de recevabilité concernant l'étude d'impact du projet émis par le Bureau sur les changements climatiques et de la Direction du patrimoine écologique (Audiences du BAPE du 6 mai). Dans ces avis il est notamment fait mention que " *telle qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas les éléments qui permettent de justifier le projet.* » ou encore "*au niveau de l'importance des milieux naturels, l'option retenu, est de loin la plus dommageable* ». De telles omissions jumelées aux propos de monsieur Luc Bergeron à savoir que les critères de développement de réseau routier pour la Ville de Québec : « sont d'abord politiques » sont préoccupant pour un projet si majeur.

Nous demandons donc aux promoteurs **d'appliquer le principe de précaution** afin de garantir une meilleure fluidité pour les résidents du secteur nord-ouest. Ce principe se résumerait ainsi :

- Construire Du Vallon, jusqu'à Bastien tel que prévu depuis 30 ans.
- Imposer un moratoire sur le développement domiciliaire dans la zone d'étude afin d'évaluer l'utilisation future de Du Vallon.

- Mettre en valeur les espaces verts de ce secteur de manière à ce que *le cœur de la Ville de Québec soit le symbole d'un cœur en santé*

RÉFÉRENCES

Communauté métropolitaine de Québec, 2004, Des orientations claires pour assurer une planification optimale du territoire de la Commission de la Capitale-nationale (CMQ). 6 pages.

Communauté métropolitaine de Québec, 2004, *Mémoire sur l'avenir du transport en commun à Québec*, 31 pages.

Gouvernement du Québec, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire. 1994. Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, du ministère des Affaires municipales, avec la collaboration des ministères et des organismes concernés. 73 pages.

Les Affaires, Mai 2004. Les coûts de la congestion routière grimpent en flèche. P. 5.

The New York Times, 28/01/2000. Autos on friday/Transportation; Do additional Roads Increase Congestion?, 3 pages.

Ville de Québec, 2004, Planification des nouveaux lotissements résidentiels. Service de l'aménagement du territoire, Service du développement économique, Service de l'environnement, Service de l'ingénierie, Service des loisirs, Service des travaux publics. 16 pages.

Washington Post, 7/11/2001, More Lanes Better? Not necessarily Traffic Increase, Studies Find. 3 pages.